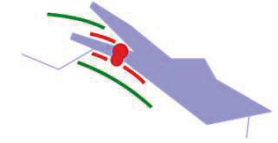


Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz

Verabschiedung AP5 in den Gremien

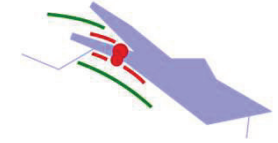




Inhalt

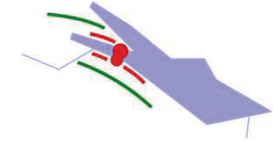
- Zielsetzung Agglomerationsprogramme
- Rückblick Agglomerationsprogramme
- Vorgängig erarbeitete Grundlagen
- Inhalte und Bestandteile AP5
- Zukunftsbild
- Handlungsbedarf
- Teilstrategien
- Massnahmen | Massnahmenübersicht
- Weiteres Vorgehen – Ausblick

Zielsetzung Agglomerationsprogramme



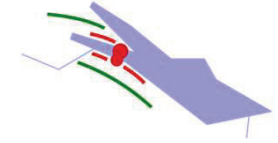
- **Zielsetzung: Abstimmung der Verkehrssysteme und der Siedlungsentwicklung unter Einbezug der Landschaft.**
- Mit dem Programm Agglomerationsverkehr fördert der Bund-CH in den Agglomerationen eine kohärente Verkehrs- und Siedlungsplanung.
- Das Agglomerationsprogramm legt die Strategien zur Entwicklung der Agglomeration fest, koordiniert die beteiligten Akteure und definiert konkrete Massnahmen zur Umsetzung der Strategien.
- Die Umsetzung der Massnahmen werden finanziert durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF).
- Die Agglomerationsprogramme (Generationen) werden in der Regel alle vier Jahre dem Bund eingereicht.

Rückblick Agglomerationsprogramme



- Agglomerationsprogramm der 2. Generation (AP2); Einreichung beim Bund per Ende Dezember 2011
 - Bundesbeteiligung an den mitfinanzierten Massnahmen 35%
 - Zugebilligte Mittel für A-Massnahmen CHF 5.36 Mio.
 - Umsetzung der Massnahmen: Späteste Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung durch den Bund: 31. Dezember 2027
- Agglomerationsprogramm der 3. Generation (AP3); Einreichung beim Bund per Ende Dezember 2016
 - Bundesbeteiligung an den mitfinanzierten Massnahmen 35%
 - Zugebilligte Mittel für A-Massnahmen CHF 8.67 Mio.
 - Umsetzung der Massnahmen: Späteste Baubeginn: 31. Dezember 2025
- Verzicht auf eine Eingabe eines Agglomerationsprogramms der 4. Generation (AP4)

Vorgängig erarbeitete Grundlagen



- Strategisches Konzept
- Charta
- Grenzüberschreitendes Gesamtverkehrskonzept
- Zukunftsbild

KEEAS
raumkonzepte

synergo

Strategisches Konzept

Grundlage für das Zukunftsbild des Agglomerations-
programm AP5 Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz



Verein Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz

Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz Charta der Zusammenarbeit für eine starke Region Kreuzlingen-Konstanz

1 Präambel

Die Region Kreuzlingen-Konstanz ist mit rund 130'000 Einwohnerinnen und Einwohnern die mit Abstand größte in der deutschen Schweiz. Sie verfügt über eine hohe Lebensqualität sowie über umfassende Erholungs- und Freizeitangebote. Die Grenze zwischen den beiden Ländern ist eine wichtige Lebens- und Wirtschaftsachse. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit ist ein zentraler Bestandteil der Region. Die Charta der Zusammenarbeit für eine starke Region Kreuzlingen-Konstanz ist ein Dokument, das die Zusammenarbeit zwischen den beiden Ländern festlegt. Sie ist ein Ausdruck der gemeinsamen Verantwortung für die Zukunft der Region. Die Charta ist ein Dokument, das die Zusammenarbeit zwischen den beiden Ländern festlegt. Sie ist ein Ausdruck der gemeinsamen Verantwortung für die Zukunft der Region.

Österreichische VAKK

Verein Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz

EBPO

Grenzüberschreitendes Gesamtverkehrskonzept Kreuzlingen-Konstanz

Schlussbericht
Stand 26.08.2024



Verein Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz (VAKK)

Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz Agglomerationsprogramm 5. Generation Zukunftsbild

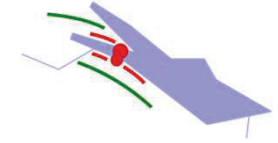


mrs

Van de Walle & Partner
Architekten für Gestaltung und Raum

|(

Zürich
München
Kreuzlingen
Zukunftsstand 07.12.2023



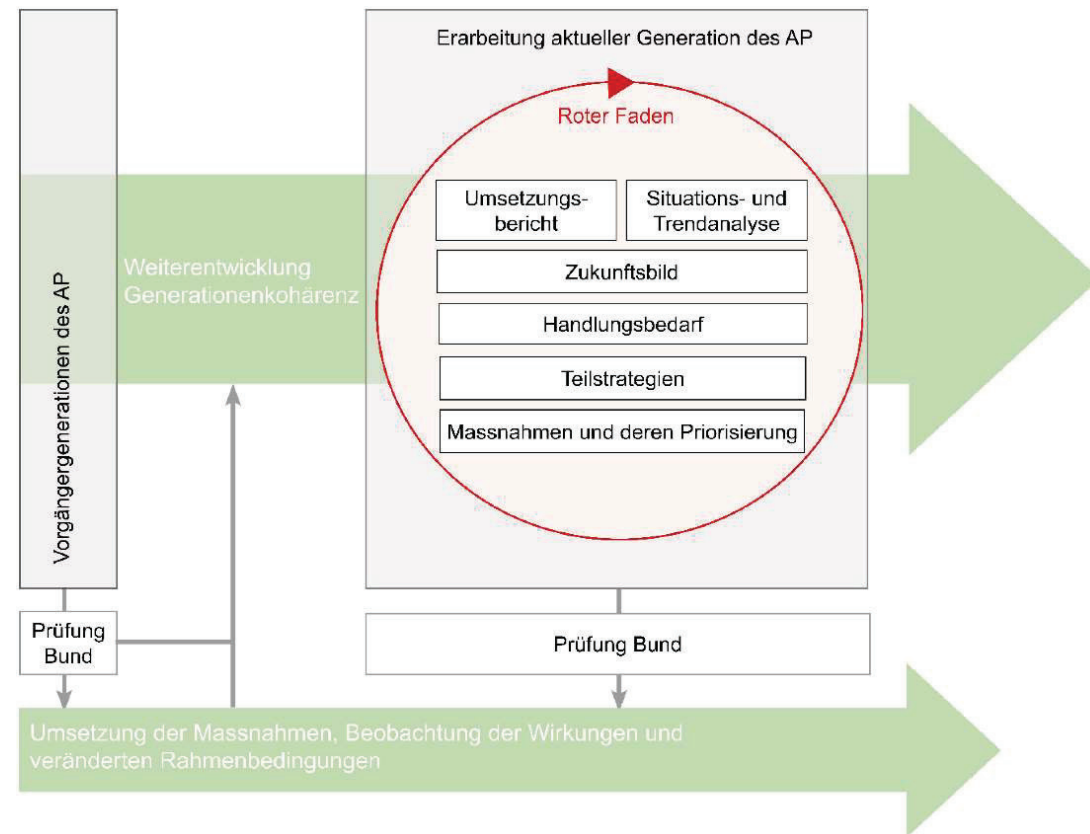
Inhalte und Bestandteile AP5

Die Inhalte eines Agglomerationsprogramms sind:

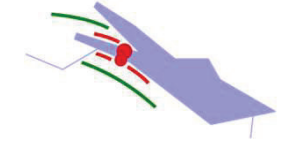
- Situations- und Trendanalyse
- Zukunftsbild
- Handlungsbedarf
- Teilstrategien
- Massnahmen
- Umsetzungsbericht

Agglomerationsprogramm:

- Hauptbericht
- Massnahmen
- Abbildungsband



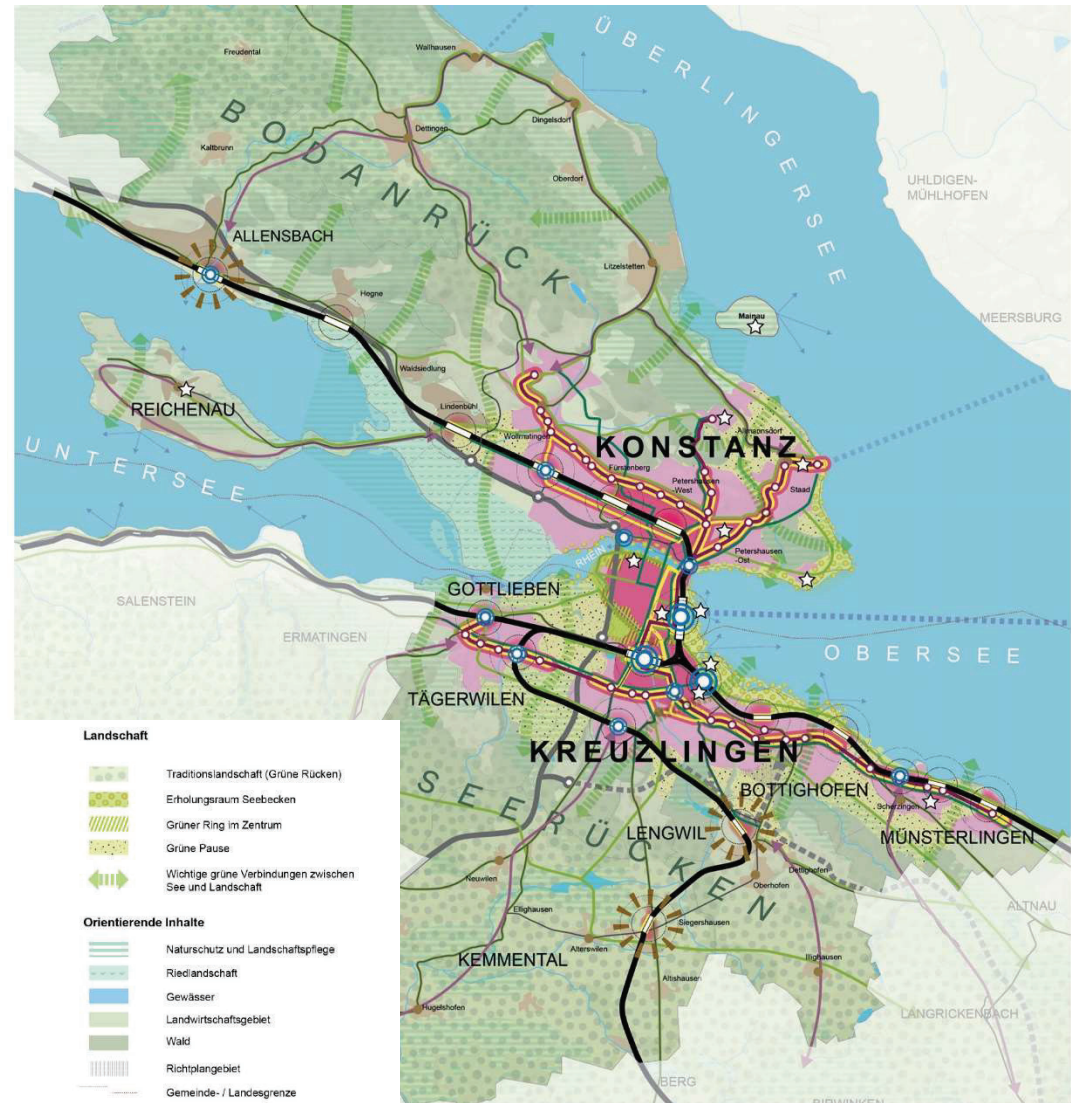
Zukunftsbild



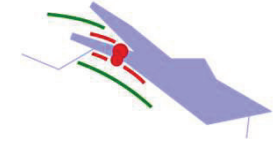
- Siedlung**
- Zentrumsgebiet Kreuzlingen-Konstanz
 - Urbaner Raum
 - Siedlung in der Kulturlandschaft
 - Zentralität in der Kulturlandschaft
 - Ortskern
 - Strukturierende Stadtachse
 - Verdichtetes Bahnhofsgebiet
 - Bedeutender überregionaler Publikumsmagnet (Tourismus, Bildung, Gesundheit, Freizeit und Erholung)

- Verkehr**
- S-Bahn als Rückgrat der polyzentrischen Siedlungsentwicklung
 - Bus-Magistrale als Rückgrat der strukturierenden Stadtachsen
 - Zentrale Drehscheibe der Agglomeration / Regionaler Knoten
 - Bedeutende regionale ÖV-Anbindung
 - Velo-Vorzugsroute (im urbanen Raum, Lage schematisch)
 - Regionale Velo-Hauptroute (Alltag- und Freizeitroutes)
 - Gebündelter motorisierter Verkehr / OLS, Spange Bättershausen
 - Fähre, Katamaran / Kursschiffahrt

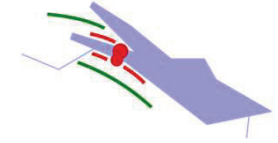
- Landschaft**
- Traditionslandschaft (Grüne Rücken)
 - Erholungsraum Seebecken
 - Grüner Ring im Zentrum
 - Grüne Pause
 - Wichtige grüne Verbindungen zwischen See und Landschaft
- Orientierende Inhalte**
- Naturschutz und Landschaftspflege
 - Riedlandschaft
 - Gewässer
 - Landwirtschaftsgebiet
 - Wald
 - Richtplangebiet
 - Gemeinde- / Landesgrenze



Handlungsbedarf Siedlung und Landschaft



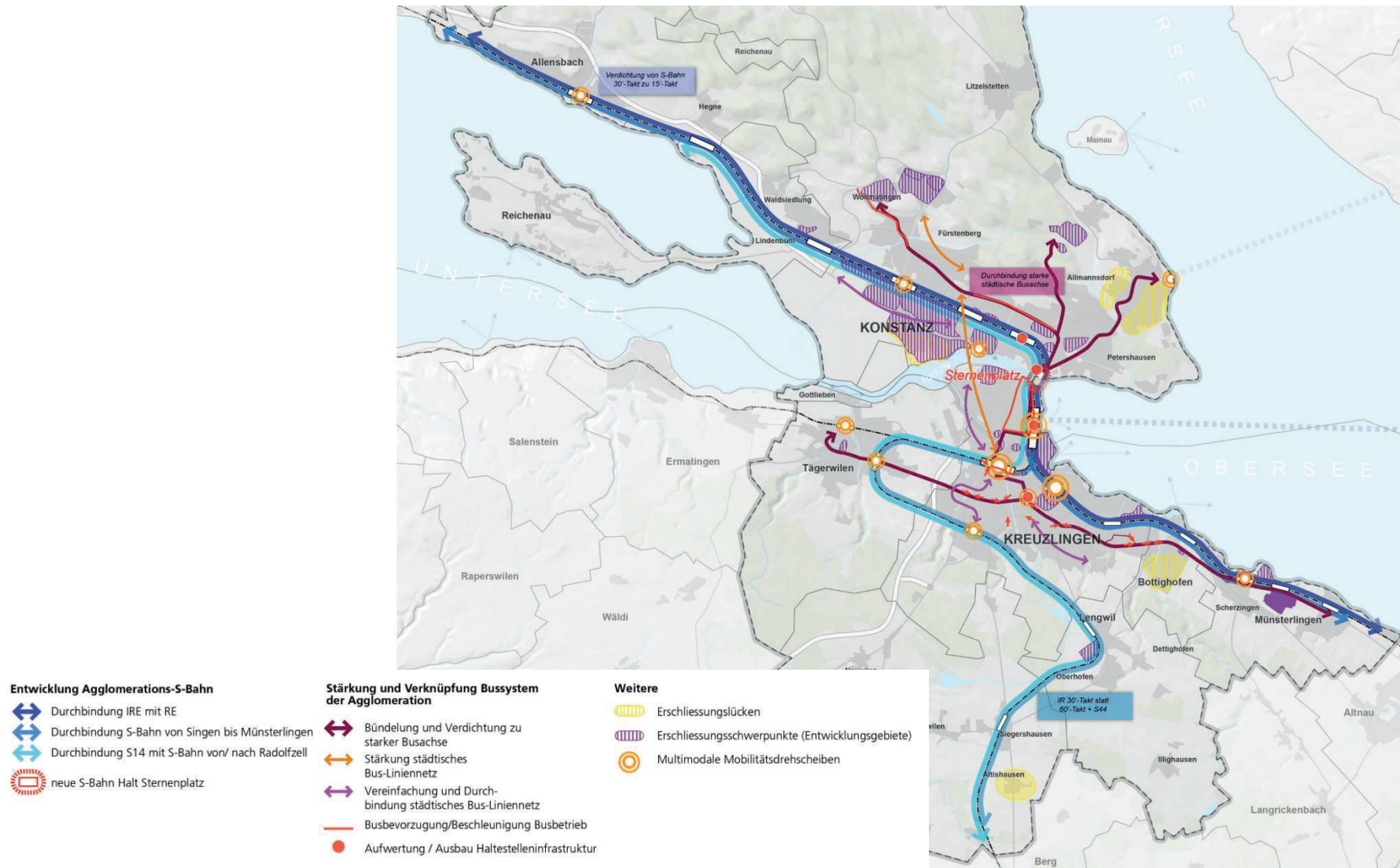
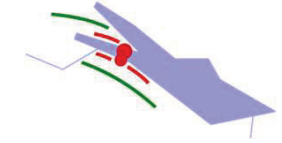
- Handlungsbedarf Siedlung
 - ♦ Innenentwicklung im Urbanen Raum
 - ♦ Stadtwerdung im Grenzgebiet
 - ♦ Innenentwicklung an strukturierenden Stadtachsen
 - ♦ Bahnhofsgelände für die Innenentwicklung nutzen
 - ♦ Arbeitsgebiete sichern und entwickeln
 - ♦ Ortskerne stärken
 - ♦ Reservegebiete sichern
 - ♦ Verkehrsintensive Nutzungen an integrierten Standorten
- Handlungsbedarf Landschaft
 - ♦ Traditionslandschaft stärken
 - ♦ Innerörtliche Freiräume aufwerten
 - ♦ Grenzübergreifendes Freiraumsystem etablieren
 - ♦ Ökologische Vernetzung verbessern

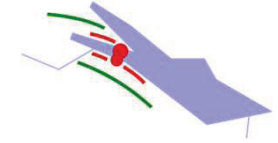


Handlungsbedarf Mobilität

- Handlungsbedarf Mobilität
 - ♦ Grenzübergreifend koordiniertes Verkehrsmanagement
 - ♦ Grenzüberschreitender öffentlicher Verkehr
 - ♦ Grenzübergreifendes Parkraummanagement im Agglomerationskern
 - ♦ Alltags-Veloinfrastruktur «für Personen von 8 bis 80»
 - ♦ Fussverkehr und Aufenthaltsqualität
 - ♦ Mobilitätsmanagement und Intermodalität

Handlungsbedarf am Beispiel ÖV

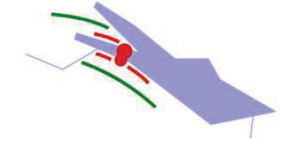




Teilstrategien Siedlung

- TS S-1: Innenentwicklung abstimmen
- TS S-2: Strukturierende Achsen etablieren
- TS S-3: Bahnhofsgelände zu Quartieren verdichten
- TS S-4: Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fördern
- TS S-5: Regionale Industrie- und Gewerbegebiete standortgerecht nutzen
- TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten
- TS S-7: Strategische Reserven für eine koordinierte Aussenentwicklung sichern
- TS S-8: Verkehrsintensive Einrichtungen auf integrierte Standorte konzentrieren

Beispiel Teilstrategie Siedlung



S-1: Innenentwicklung abstimmen

- Urbener Raum in hoher Dichte entwickeln (Zentrumsgebiet)
- Urbener Raum in mittlerer Dichte entwickeln (Verdichtungsraum)
- Urbener Raum in moderater Dichte entwickeln
- Siedlung in der Kulturlandschaft in mittlerer Dichte entwickeln
- Siedlung in der Kulturlandschaft in niedriger Dichte entwickeln

S-2: Strukturierenden Achsen etablieren

- Innenentwicklung entlang der Stadtachse

S-3: Bahnhofsgelände zu Quartieren verdichten

- Verdichtung, Entwicklung von attraktiven öffentlichen Freiräumen

S-4: Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fördern

- Fokus Mischnutzung
- Fokus Wohnen
- Fokus Arbeiten
- Bildung
- Gesundheit
- Fokus Freizeit, Erholung und Tourismus

S-5: Regionale Industrie- und Gewerbegebiete standortgerecht nutzen

- Arbeitsgebiet (Gewerbe und Industrie)

S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten

- Stärkung Zentralität
- Wichtige strukturierende Achse in dörflichem Ortszentrum
- Ortskern

S-7: Strategische Reserven für koordinierte Aussenentwicklung sichern

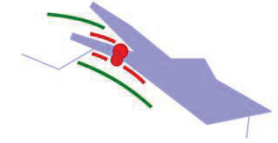
- Reservegebiet (Richtplangebiet gemäss kant. Richtplan)

Verkehr

- Bahnlinie mit Bahnhof best. / geplant
- Busmagistrale
- Wichtige Strasse ausserorts, innerorts
- Autobahn + Zubringer
- Option OLS, Spange Bältershausen
- Fähre, Katamaran / Kursschiffahrt

Landschaft

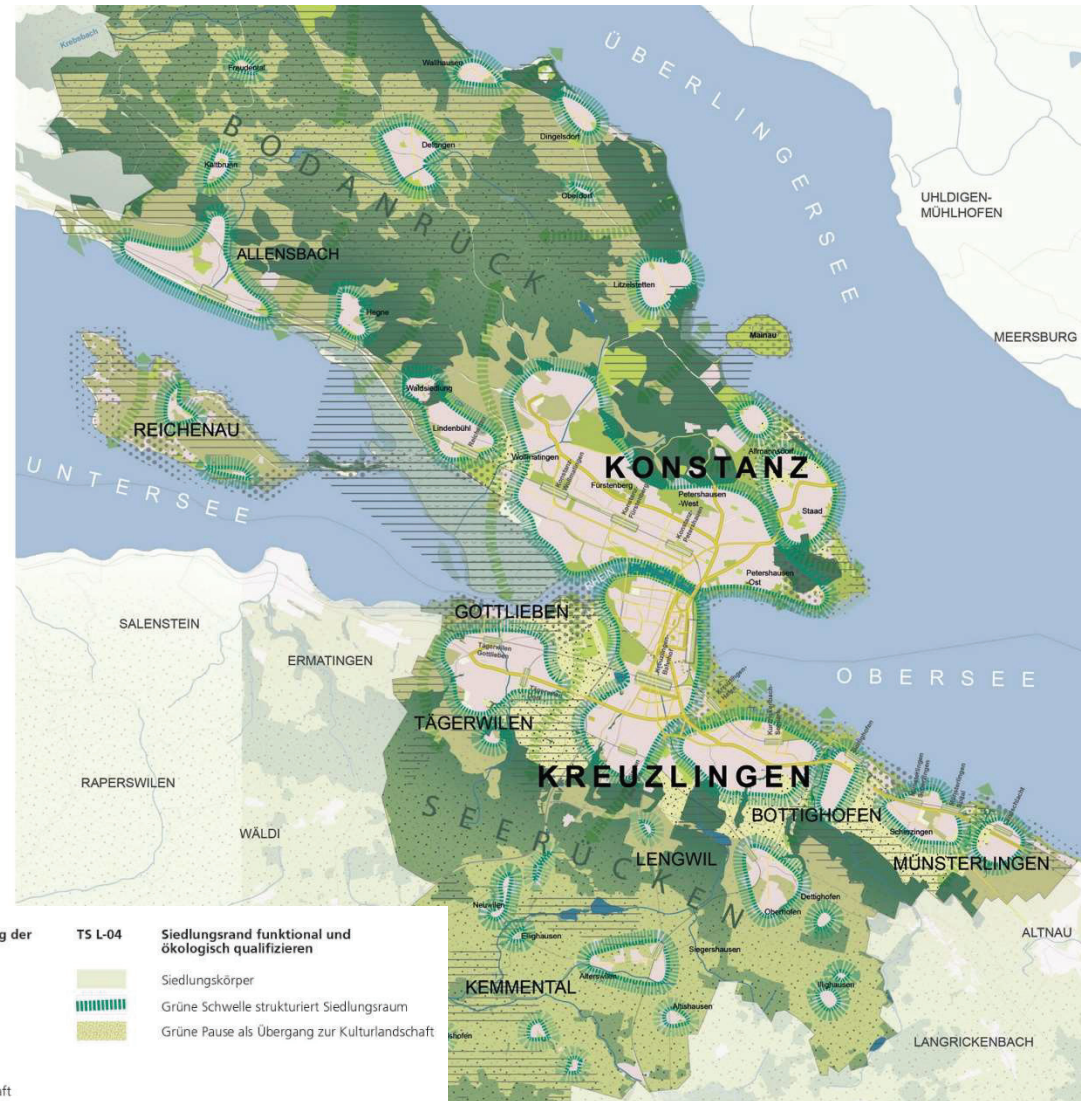
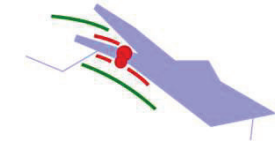
- Städtischer Freiraum
- Altstadt Konstanz
- Historischer Kern, erhaltenswerte Strukturen
- Seebecken
- Riedlandschaft
- Gewässer
- Landwirtschaftsgebiet / Grünflächen
- Wald



Teilstrategien Landschaft

- TS L-1: Landschaftsräume und Schutzgebiete räumlich vernetzen und ihren Charakter stärken
- TS L-2: Aufwertung und Vernetzung der siedlungsnahen Freiräume
- TS L-3: Seebezug stärken
- TS L-4: Siedlungsrand funktional und ökologisch qualifizieren

Beispiel Teilstrategie Landschaft



TS L-01 Landschaftsräume und Schutzgebiete räumlich vernetzen und ihren Charakter stärken

- Naturschutz und Landschaftspflege
- Riedlandschaft
- Gewässer
- Landwirtschaftsgebiet
- Wald

TS L-02 Aufwertung und Vernetzung der innerstädtischen Freiräume

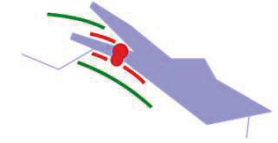
- innerstädtische Grünräume
- innerstädtische Freiräume
- Grüne Infrastruktur

TS L-03 Seebezug stärken

- Identitätsgebende Seelandschaft

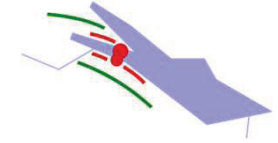
TS L-04 Siedlungsrand funktional und ökologisch qualifizieren

- Siedlungskörper
- Grüne Schwelle strukturiert Siedlungsraum
- Grüne Pause als Übergang zur Kulturlandschaft



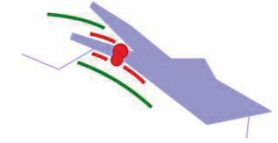
Teilstrategien Mobilität

- Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr
 - ♦ TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken
 - ♦ TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden
 - ♦ TS FVV-3: Veloabstellanlagen an Quell- und Zielorten
- Teilstrategie Öffentlicher Verkehr
 - ♦ TS ÖV-1: Entwicklung Agglomerations-S-Bahn
 - ♦ TS ÖV-2: Stärkung und Verknüpfung Bussystem der Agglomeration
 - ♦ TS ÖV-3: Weitere Massnahmen zur Attraktivierung des Bussystems



Teilstrategien Mobilität

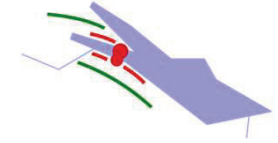
- Teilstrategie Multimodale Mobilität
 - ♦ TS VD-1: Multimodale Drehscheiben ermöglichen situationsgerechte Mobilitätswahl
 - ♦ TS VD-2: Bike & Ride – Stärkung Veloverkehr als Zubringer zum ÖV
 - ♦ TS VD-3: Park & Ride – Angebot für die Nutzung kombinierter Wegeketten
- Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr, Strasse und Parkierung
 - ♦ TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten
 - ♦ TS MIV-2: Grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement ermöglicht die Funktionalität des Verkehrssystems
 - ♦ TS MIV-3: Parkierungskonzepte werden grenzüberschreitend abgestimmt



Teilstrategien Mobilität

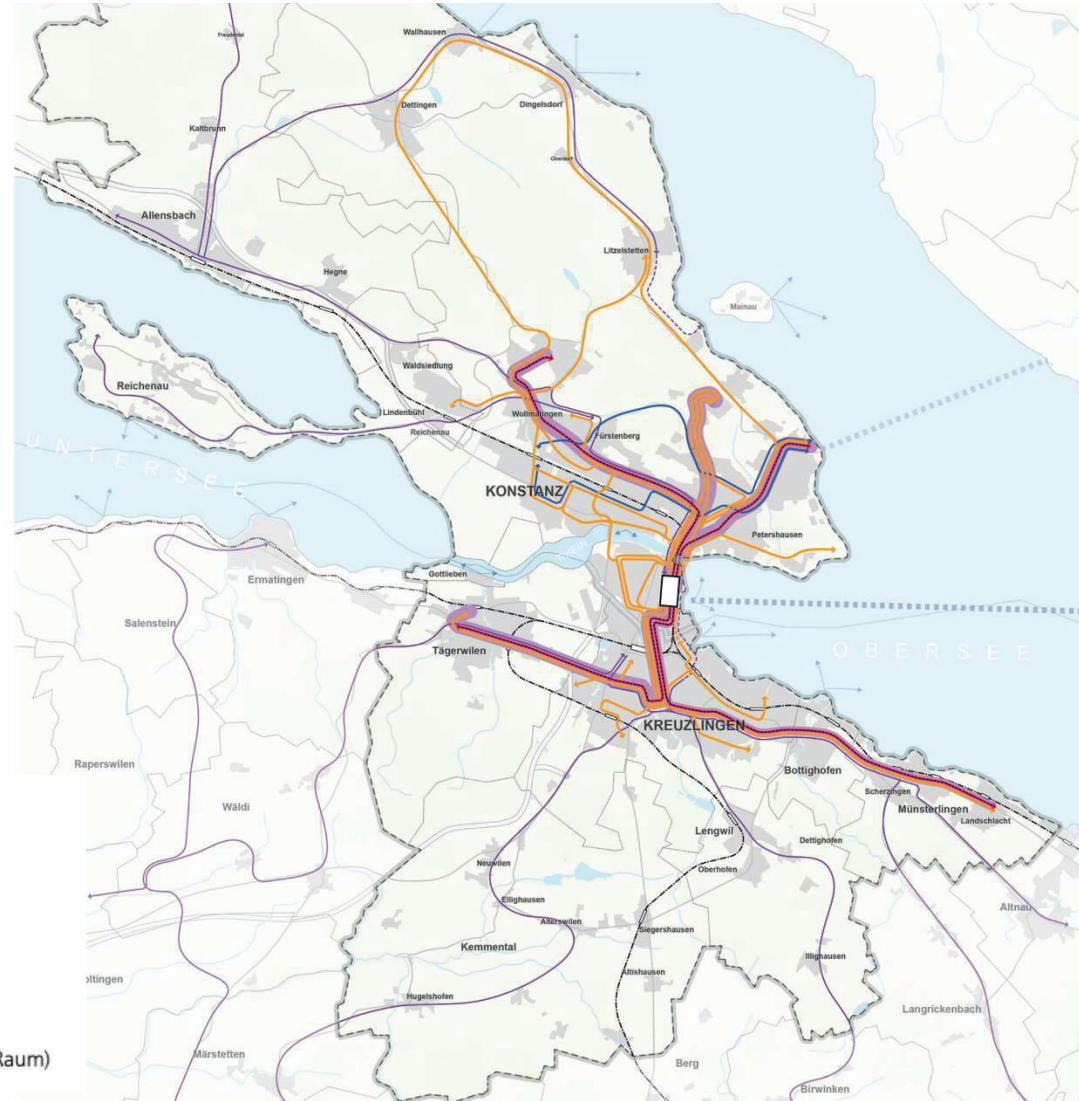
- Teilstrategie Mobilitätsmanagement
 - ♦ TS MM-1: Installierung und Etablierung von Mobilitätsmanagement
- Teilstrategie Wirtschaftsverkehr und Logistik
 - ♦ TS WV-1: Güterverkehr wird verträglich abgewickelt
 - ♦ TS WV-2: Neue Konzepte der City-Logistik werden ermöglicht

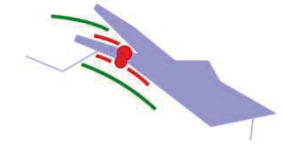
Beispiel Teilstrategie Busnetz



Busnetz

-  Starke Bus-Achse (Bündelung)
-  Strukturierende Busachse
-  Ortsbus Hauptlinie (Verbindung Urbaner Raum-Kernstadt)
-  Ortsbus Nebenlinie (Quartierverbindung)
-  Regionale Buslinie (Verbindung Orte in Kulturlandschaft - Urbaner Raum)





Massnahmen

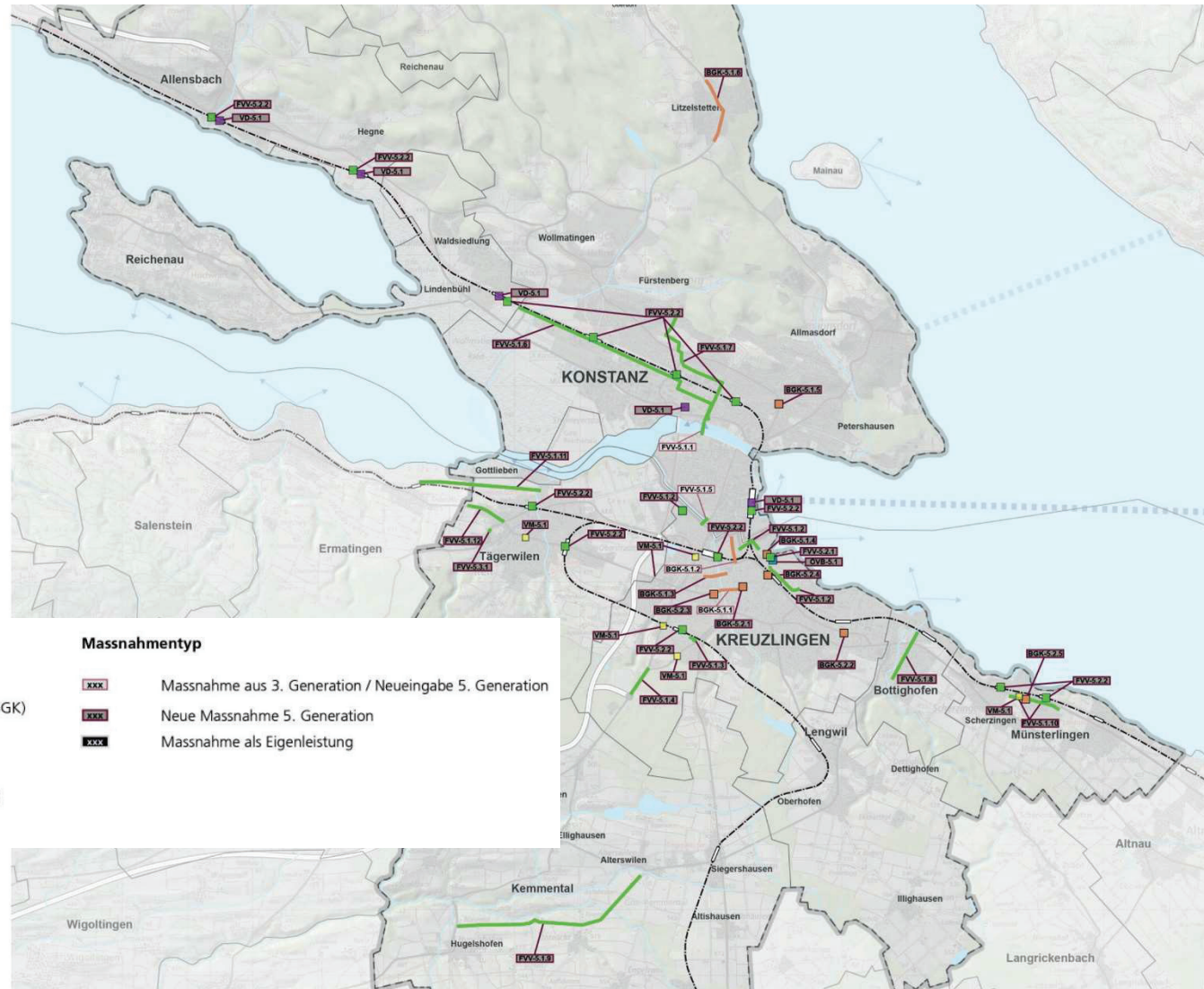
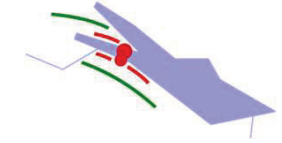
Siehe Massnahmenliste

Kostenzusammenstellung

Einzelmassnahmen / Massnahmenpakete		Investitionskostenschätzung in Mio. CHF ¹⁾		
		A-Liste	B-Liste	Total
Verkehrsmanagement (VM)	Paket Pauschale	6.55	1.90	8.45
Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum (BGK)	Paket Pauschale	20.00	14.60	34.60
Verkehrsdrehscheiben (VD)	Einzelmassnahme	0.10	5.50	5.60
Fuss- und Veloverkehr (FVV)	Einzelmassnahme	8.00		8.00
	Paket Pauschale	17.34	17.15	34.49
Bus-/ÖV-Infrastruktur (ÖVB)	Einzelmassnahme	5.60		5.60
	Paket Pauschale	1.05	0.80	1.85
Total		58.64	39.95	98.59

¹⁾ Bei den Massnahmen auf der deutschen Seite wurden nur 50 % der Kosten eingerechnet, da 50 % durch deutsche Mittel gefördert werden

Massnahmenübersicht Verkehr



Massnahmenbereich (Massnahmenkategorie)

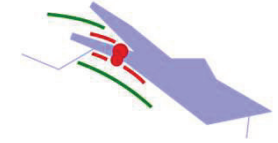
- Langsamverkehr (FVV)
- Aufwertung und Sicherheit im Strassenraum (BGK)
- Bus- /ÖV-Infrastruktur (Bus)
- Verkehrsdrumscheiben (VDreh)
- Verkehrsmanagement MIV / Strassennetz (VM)

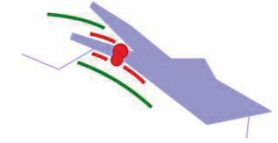
*Priorität: A

Massnahmentyp

- xxx Massnahme aus 3. Generation / Neueingabe 5. Generation
- xxx Neue Massnahme 5. Generation
- xxx Massnahme als Eigenleistung

Massnahmenübersicht Siedlung





Weiteres Vorgehen - Ausblick

- Verabschiedung AP5 in den Städten, Gemeinden und dem Kanton Thurgau
- Zustimmende Kenntnisnahme durch die Regio Kreuzlingen, den Regionalverband Hochrhein-Bodensee sowie den Landkreis Konstanz
- Eingabe des AP5 beim Bund-CH bis 31. März 2025
- Prüfung der eingegangenen Agglomerationsprogramme beim Bund
- Entwurf Prüfbericht ca. Mitte 2026
- Leistungsvereinbarung zur Umsetzung der Massnahmen des AP5
- Bundesbeschluss und Freigabe der Mittel für die Massnahmen des AP5 ab 2028
- Umsetzung der Massnahmen des AP5 2028 - 2032